

CAPÍTULO

5

TOMO I

Aproximación al comercio exterior del sector automotriz argentino en perspectiva histórica

Damián Bil | Ianina Harari

Aproximación al comercio exterior del sector automotriz argentino en perspectiva histórica

Damián Bil | Ianina Harari

INTRODUCCIÓN

Por lo general, el nivel de exportación en una rama determinada de la producción y su continuidad en el tiempo funcionan como parámetro aproximado de la competitividad de dicha actividad. Por ese motivo, la situación del comercio exterior es un ítem que reviste cierta atención para investigadores de distintas disciplinas. Sobre todo en países que tienen o tuvieron un desarrollo industrial considerable para los denominados **tardíos**, como ocurre en el caso argentino. La cuestión de las exportaciones industriales o no tradicionales para diferentes períodos históricos recibió cierta atención por parte de diversos analistas – para señalar algunos (AZPIAZU; KOSACOFF, 1988; BIL, 2013; BISANG, 1990; BISANG; KOSACOFF, 1995; DZIECIELEWSKI, 1973; KATZ; ABLIN, 1977; MORELES DE MAREGA, 1975; TEITEL; THOUMI, 1986; YOGUEL; BOSCHERINI, 1996). En este sentido, nuestra propuesta aquí es aproximarnos al análisis de la estructura del comercio exterior automotriz argentino, con especial interés en la situación de la industria terminal, y en perspectiva histórica. Es decir: caracterizar la corriente exportadora del sector en la actualidad, sus destinos y su peso en distintos mercados, como también el saldo de su balanza comercial, en el marco de las transformaciones de la actividad y asimismo sus límites históricos.

Dividimos el trabajo en dos grandes secciones. En primera instancia, repasamos la evolución del comercio exterior automotriz en la etapa de surgimiento y consolidación del complejo, entre 1960 y 1980. La crisis internacional de la actividad, que impacta con dureza en el país, marca un quiebre en la configuración del sector y en las características del intercambio internacional. Por eso, en una segunda parte avanzamos sobre la reconstrucción de las exportaciones a partir de los años 1980 hasta la actualidad, con especial atención sobre la última década. La intención es analizar las tendencias de las exportaciones automotrices argentinas como un indicador, aproximado, de la competitividad y de la performance del sector. Nuestra hipótesis es que, a pesar del incremento en el volumen de exportaciones y de resultados superavitarios del comercio de las terminales durante buena parte de la última década, no logra inserción competitiva en otros mercados por fuera del Mercado

Común del Sur (MERCOSUR). Muestra de ello es que contabilizando el sector autopartista, el complejo en su conjunto mantiene un déficit que expresa sus dificultades de competitividad y los límites en los encadenamientos locales; siendo el superávit explicado en gran medida por la constitución del MERCOSUR y la relación comercial con Brasil.

Nos remitimos a diversos tipos de fuentes: de tipo cuantitativo, información estadística oficial (*Anuario del Comercio Exterior, Intercambio Comercial Argentino*), de cámaras empresarias nacionales o entidades internacionales (Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), Base UN Comtrade y otras); y cualitativo: publicaciones periódicas especializadas en la actividad o en el mundo empresario en general (*Mercado, Anuario de la Industria Automotriz*, revistas de las cámaras autopartistas), informes del gobierno y aportes de otros investigadores.

LA EXPORTACIÓN COMO FORMA DE EXPANDIR EL MERCADO (1960-1980)

Más allá de antecedentes de armaduras en la década de 1910 y 1920, como el emprendimiento de Horacio Anasagasti en la década de 1910 o la planta de la Hispano Argentina fundada en 1929, e incluso la instalación de Ford y General Motors (BELINI, 2006; HARARI, 2007); el origen del complejo automotor contemporáneo en la Argentina data de mediados de la década de 1950. La existencia de un parque envejecido debido a la restricción en las importaciones de los años 1930 y de la Segunda Guerra Mundial, junto a la crisis de divisas de fines de la década de 1940, obligaron al gobierno de Juan Perón a asumir la producción directa de vehículos para renovar la dotación del país. Para eso, luego de la negativa del capital privado, se incorporó a la actividad en el régimen de industrias de **Interés Nacional** y en 1952 se inició la producción en el Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME). En 1955 se instaló la primera firma privada: Industrias Kaiser Argentina, con capitales de origen estadounidense que se habían fundido en su país de origen. En 1959 se promulgó el decreto n° 3.639, de promoción de la industria automotriz. Se aprobó el pliego para la instalación de 23 firmas, tanto multinacionales como capitales locales que se beneficiaban de ciertas ventajas en la importación de piezas para armar autos con licencias de firmas extranjeras (FITZSIMONS, 2014). En pocos años, el sector experimentó una depuración: para finales de los 1960, ya no quedaban firmas privadas locales. La cantidad de terminales en operación se redujo a una decena, pero la

producción se duplicó. De 136 mil unidades en 1961, se llegó a casi 294 mil en 1973. No obstante, no se resolvieron los inconvenientes productivos de la actividad, reflejados en mayores costos, bajas economías de escala debido a un mercado interno acotado y una capacidad ociosa luego de las sucesivas ampliaciones de plantas durante los años 1960 (SOURROUILLE, 1980). Una de las soluciones que se experimentó fue la de incentivar las exportaciones desde el mismo sector público. En este aspecto existe una idea muy arraigada presente en autores como por ejemplo Schvarzer (1996) y en parte en Nofal (1989), que sostienen que si bien el Estado intentó impulsar las exportaciones, las terminales se oponían porque los contratos con las matrices impedían vender en el exterior. Consideramos que es necesario revisar esta posición, que se convirtió en algo de sentido común en la actividad. Por un lado, uno se podría preguntar por qué una empresa determinada impediría a su filial argentina exportar a los mercados regionales y competir en esos espacios con otras multinacionales. Además, solo la producción de las casas matrices difícilmente podría abastecer a un mercado global que, para 1970, se ubicó en torno a las 28 millones de unidades vendidas. Según nuestro entender la cuestión del comercio exterior de vehículos, por lo menos para el caso argentino, es más compleja ya que inciden varios factores y sobre todo hay varios participantes interesados: el gobierno, las estrategias de las casas matrices, y también las filiales locales que actúan con cierto grado de autonomía y reclaman medidas de fomento a la exportación (como tipo de cambio competitivo, beneficios fiscales, y otras) frente a los poderes públicos.

Jenkins (1985) señalaba que grandes firmas a comienzos de los 1970, como Ford, incentivaron las exportaciones en sus terminales. En el caso argentino, la reducida proyección de esa estrategia tiene sus límites en el carácter pequeño y tardío del capitalismo en la Argentina; es decir, en su mercado reducido que no habilitaba una plataforma extensa como base para luego exportar (sin tener otros elementos que compensaran el acotado tamaño del mercado, como mano de obra barata) y a que ya existían en el mundo fabricantes con un desarrollo de la acumulación muy superior. Aun así, tanto las autopartistas como las filiales radicadas en la Argentina buscaron exportar como forma de ampliar su mercado. Ya en 1957, el propio Edgard Kaiser mencionaba que el proyecto de Industrias Kaiser Argentina (IKA) según el acuerdo con el gobierno, era exportar a los países vecinos para contribuir al ahorro de divisas del país (PEREIRA, 1957). Al año siguiente, General Motors de Argentina efectuó una primera remesa de baterías para el subcontinente (NOTICIAS..., 1958). Por su parte, en las memorias del ejercicio finalizado a mediados de 1963, el directorio de IKA informaba sobre su pretensión de exportar para incrementar la rentabilidad:

Se busca expandir las ventas para obtener volúmenes de producción congruentes con la rentabilidad óptima de su estructura fabril. Se dispuso la creación de una nueva organización para la promoción de esos mercados y la coordinación con Kaiser Jeep Corporation, Regie Nationale des Usines Renault y American Motors Corporation. En ejercicios futuros se habrá de percibir los frutos, que redundarán en positivo beneficio para la empresa y el país, por tratarse de exportaciones no tradicionales (IKA, 1963, p. 76).

Otra terminal que exportaba autopartes era Citroen, que en 1965 vendió a Chile por 170.100 dólares de aquel entonces (CITROEN, 1965). Para mediados de la década de 1960, se produjo la primera depuración profunda del sector, avanzando en la concentración y centralización del capital. Las firmas de capital nacional (IKA, Siam Di Tella, IASF, y otras) quebraron o fueron absorbidas, quedando en operación las filiales de las grandes multinacionales. La producción se duplicó. Producto de las inversiones de esta etapa de consolidación, la capacidad productiva instalada superó la capacidad de absorción del mercado interno. Por eso, en la segunda mitad de esta década se incrementaron las presiones de los industriales automotrices por fomento a las exportaciones. Por ejemplo, cuando ocurrió el golpe militar de 1966, ADEFA (la cámara que nuclea a las terminales) no perdió ocasión de saludar al nuevo gobierno y de reclamar ante el nuevo secretario de Industria y Comercio la necesidad de aplicar medidas para mejorar las condiciones competitivas y exportar a los países de la región (ADEFA..., 1966). Durante la primera mitad de los años 1970, la automotriz argentina logró exportar a países de la región, como Chile, Uruguay, Bolivia, Colombia, Venezuela, y otros. Por ejemplo, en 1970 General Motors vendió piezas en la región por un monto de casi 1,15 millones de dólares; mientras que durante el año siguiente incrementó sus exportaciones a 2,66 millones agregando a Sudáfrica entre sus destinos (INFORMACIÓN ..., 1972b). Por su parte, en 1972 Chrysler exportó 320 unidades: 188 fueron para Uruguay, 123 para Chile y el resto a otros países del continente. Asimismo, envió a España 4.150 carrocerías y 450 escuadras de soporte de Dodge, 1.500 cigüeñales a México, 1.300 carburadores a Sudáfrica y 1.600 motores, cardanes y cajas desarmadas a Brasil (INFORMACIÓN..., 1972a). Renault enviaba partes a Chile, vehículos desarmados al Uruguay y el modelo Torino a Paraguay. Avanzada la década, se sumaron otros destinos como Francia, Estados Unidos (EEUU) y España, producto de una nueva relación comercial entre afiliadas y de medidas de incentivo por parte de los distintos gobiernos (NOFAL, 1989). Por ejemplo, el régimen de Reconversión de la Industria Automotriz de 1971 incorporó reintegros impositivos del 50% para las exportaciones. De todas formas, cabe señalar que todos estos movimientos no alcanzaban a convertir a la Argentina en un exportador de peso. Su papel en el mercado mundial era reducido: apenas el 0,2%

del total del comercio internacional. El problema de los costos, que eran poco competitivos frente a productores con mejores condiciones incluso en el mercado latinoamericano, impedía una mayor inserción (BARANSON, 1971; HARARI, 2014, 2015; SOURROUILLE, 1980).

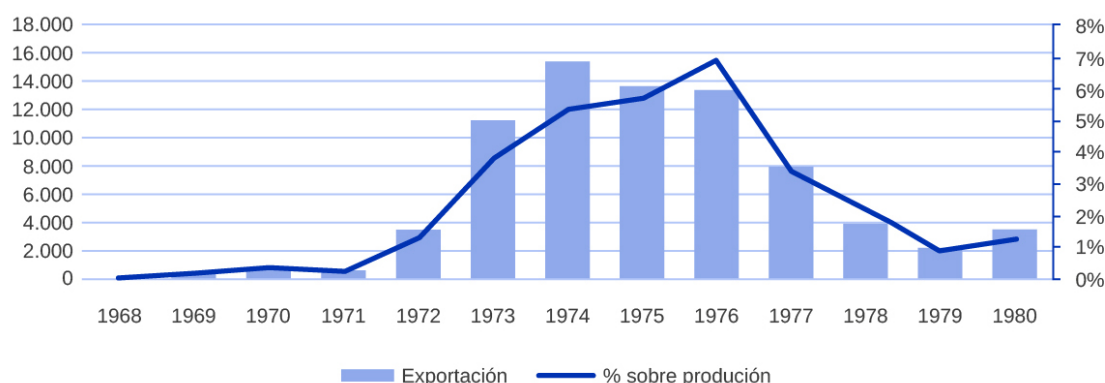


Gráfico 1 Exportación de vehículos terminados de la Argentina en unidades (eje izquierdo) y porcentaje de exportación sobre producción total (eje derecho), 1968-1980

Fuente: Elaboración propia en base a Anuarios ADEFA (varios años).

En el período 1973-1976 se registró la mayor cantidad de unidades exportadas en la etapa, con un promedio por encima de las 13.000 anuales. En este flujo, tienen peso los acuerdos bilaterales, sobre todo con Cuba (AZPIAZU; KOSACOFF, 1988). En este caso, el gobierno firmó en abril de 1974 un convenio para enviar a la isla 3.000 autos Falcon y 1.500 camiones F-7000 en tres años, acuerdo que se sustanció entre Transimport de Cuba y Ford Motor de Argentina (BOLETÍN SEMANAL DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA, 1974). Para la filial de la firma del óvalo, esto permitió complementar sus ventas en el mercado interno y colocar parte del exceso de producción que no podía ser absorbido en el país. Esto no interfería con las estrategias de las multinacionales en sus mercados, y por añadidura les permitía llegar a lugares donde la casa matriz no enviaba productos, y donde la Argentina podía competir por la distancia, o bien donde los vehículos fabricados en el país tenían aceptación porque se adaptaban a las condiciones de los caminos de los países de la zona, como ocurría con los denominados utilitarios (Gráfico 1).

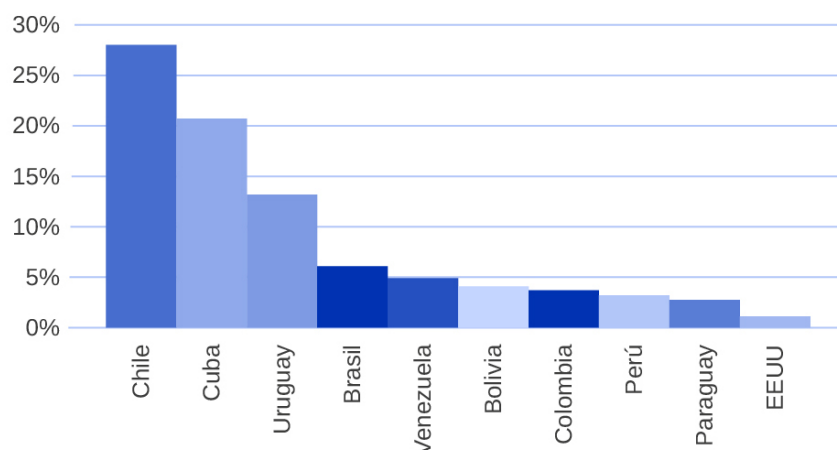


Gráfico 2 Destino de las exportaciones argentinas automotrices (unidades terminadas, desarmadas y piezas y partes), en porcentaje del valor total, 1970-1980

Fuente: Elaboración propia en base a Anuarios ADEFA.

Hasta el año 1972, las exportaciones de autopiezas eran más relevantes en las ventas externas de la actividad. Los destinos principales eran Chile, adonde se enviaban productos de mayor complejidad técnica (ejes, sistema de arranque e ignición, dirección, motores, transmisiones); y Uruguay. También se exportaba a Europa: Nofal señala que en 1972, Renault exportó 526 toneladas de matrices a Rumania para el Dacia¹²; mientras que la Borgward envió en 1973 300 motores diesel a Peugeot de Francia. Luego, la tendencia se revirtió pasando a ocupar un lugar predominante la exportación de vehículos (Gráfico 2).

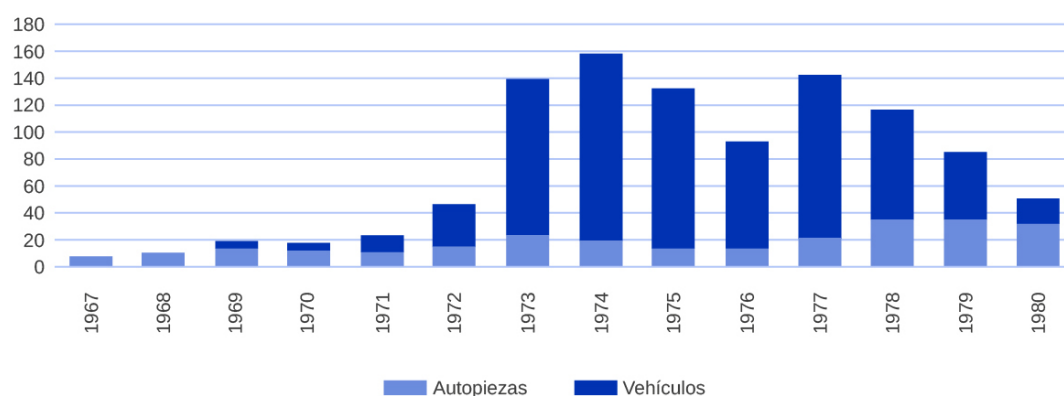


Gráfico 3 Exportación de autopiezas y vehículos terminados de la Argentina, en millones de dólares de 1970, 1967-1980

Fuente: Elaboración propia en base al *Anuario de Comercio Exterior Argentino* (Varios años).

Nota: Entre autopiezas se contabilizan correas; bandajes; cubiertas; motores; rodamientos; partes y piezas; pistones; volantes y poleas; partes y piezas (de árboles de transmisión, poleas, cigüeñales, cojinetes, engranajes, ruedas de fricción, multiplicadores y variadores de velocidad, órganos de acoplamiento, elásticos, cardán, etc.); juntas de composición; Motores de arranque (bobinas, bujías, generadores, magnetos, dínamos, conectores, etc.); aparatos eléctricos de alumbrado y señalización, limpiacristales, dispositivos eléctricos eliminadores de escarcha y vaho, para velomotores, motociclos y automóviles; y otras partes y piezas.

Cabe señalar aquí un punto que no profundizaremos en este artículo, pero que se constituye como un elemento crónico en el balance externo del sector en el país: si bien las terminales obtienen superávit comercial durante varios años, en su conjunto el sector es deficitario debido al saldo de las autopartes, al punto que mientras más se produce en el nivel interno e incluso mientras más vehículos se exportan, mayor es el déficit comercial integral debido a la necesidad de piezas del extranjero (Gráfico 3).

Hacia finales de los años 1970 y comienzos de los 1980, las transformaciones productivas y la crisis de la actividad redefinen la estructura del sector en el nivel global (TARDITI, 1998). Los flujos comerciales se modifican y la especialización regional cobra otra relevancia. Eso afectará también la estructura de la industria automotriz en el país.

LA RECONVERSIÓN AUTOMOTRIZ EN LA DÉCADA DE 1980

La crisis mundial de la actividad tuvo efectos drásticos en la Argentina, debido a que se agregó al fenómeno internacional la caída interna en la producción y la capacidad de consumo. Ello resultó en la salida de multinacionales como General Motors y Citroën, el cierre de la estatal Industrias Mecánicas del Estado (IME), la venta de Chrysler a Volkswagen y la reaparición de participantes nacionales al adquirir el grupo Macri el 60% del paquete accionario de Sociedad Europea de Vehículos para Latinoamérica (Sevel) Argentina, la fusión de Fábrica Italiana de Automóveis Turim (Fiat) y Peugeot (BIL, 2015, 2016). A su vez, en el mundo las transformaciones productivas habilitaron la expansión de la industria en países que podían hacer uso de mano de obra barata en el nivel regional, sobre todo en el ensamble, como México, Brasil, España y principalmente Corea del Sur (CARDOZO DE LOS SANTOS, 1988). Para la Argentina, a partir de estos años se incrementó el intercambio con Brasil, lo que derivaría en la posterior constitución del MERCOSUR. El país se especializaría en componentes mano de obra intensivos, con trabajo calificado, el cual contaba con ventajas de costo por tener trabajadores calificados más baratos que en países tradicionales. Por caso, Renault se especializó en la provisión de elementos como *blocks* de motor y otros para la casa matriz; también, en producciones que no precisaban escalas elevadas para ser rentables, como fundición y forja; y por último en piezas para vehículos que se discontinuaban en sus países de origen pero que continuaban con demanda en otras regiones, como el Fiat 128 (CARDOZO DE LOS SANTOS, 1988; NOFAL, 1989). También continuó el flujo de exportaciones de vehículos terminados y piezas a otros países de Sud y Centro América.

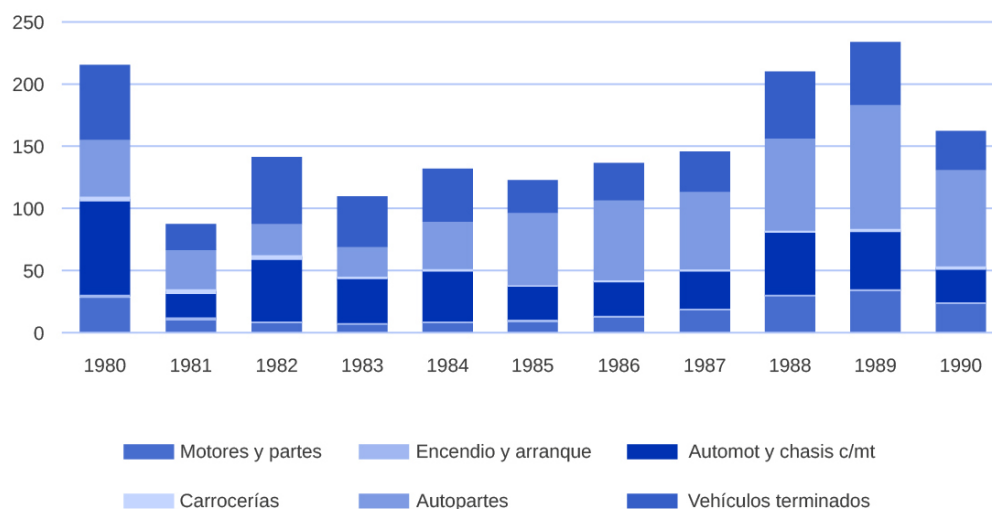


Gráfico 4 Exportación por gran rubro del complejo automotor argentino, en millones de dólares de 1980, 1980-1990

Fuente: Elaboración propia en base a CEPAL (Kosacoff, Todesca et al., 1991: pp. 54 y 56).

La recesión de los años 1980 impactó en el nivel interno en la caída de las ventas (Gráfico 4). Los industriales exigieron al gobierno (tanto a los militares como a la administración del Presidente Alfonsín) medidas tendientes a mejorar su rentabilidad: fin del control de precios, permisos para importar autopiezas, desgravación impositiva, créditos, y otras medidas; en particular, un tipo de cambio competitivo y políticas de promoción de exportaciones. En cuanto al primer punto, la moneda local se encontró fuertemente sobrevaluada en los primeros años de la década, hasta 1982, lo que dificultó según las automotrices, las colocaciones externas (AUTOS, 1982). Si bien en términos concretos a partir de 1983 se mantuvo levemente subvaluado (alrededor de un 7% promedio entre 1983-1989), las automotrices reclamaban un tipo de cambio nominal aun más alto. El malestar se profundizó cuando el ministro de economía Jorge Wehbe derogó en octubre de 1983 el reembolso impositivo del 23% para exportaciones con retroactividad al 21 de septiembre, rebajándolo a solo un 10%. Como la carga impositiva para la producción se ubicaba en torno al 27%, Ricardo Zinn (vicepresidente de Sevel) se lamentaba:

(E)sto significa que cada vez que exportamos, estamos pretendiendo que el contribuyente del otro país pague, además de sus impuestos locales, un 17 por ciento de impuestos para la Argentina. Esto es absurdo. El sistema de 'draw-back', que es un reembolso a la exportación, existe en todo el mundo (ZINN, 1983, p. 162).

Para el directivo de Sevel, esto impedía aprovechar mercados potenciales como los de Europa del sur y el norte de África. Además, señalaba que los costos se elevaban demasiado rápido y el tipo de cambio no permitía exportar para compensar

este déficit. Luego de un envío de 1.000 unidades – según la empresa ocasionaba pérdida – reclamaba un **tipo de cambio realista y sostenido**. Esto debía ser complementado con una política crediticia y devolución de impuestos al exportador.

Estos reclamos se daban con énfasis porque las firmas que permanecieron operando, en particular durante la segunda mitad de la década, buscaron en el mercado externo una vía para reducir el efecto de la crisis interna. Las empresas tuvieron diferentes estrategias al respecto. Renault exportó mix de productos a diferentes destinos. En 1984, por ejemplo, despachó 1.350 *completely knocked down* (CKD) (correspondientes a los modelos 4, 12 y 18) y 2.200 toneladas de piezas, matrices y estampadas. En 1988 iniciaron la exportación de *blocks* de motor 2.2, de aleación liviana, a Francia; y en 1989 agregaron nuevos mercados como Yugoslavia (matricería), Angola (modelos 9 y 12) y Perú (Traffic), y consolidaron la provisión de tapas de cilindro y piezas de la Coupé Fuego a Francia, alcanzando ese año 57 millones de dólares de ventas totales al exterior. Hacia los años finales de la década, Autolatina (fusión de Ford y Volkswagen) enviaba a Brasil ejes y chapa estampada, Sevel al mismo destino motores y cajas, Mercedes cajas de velocidad a Brasil, como Scania que también enviaba a Suecia (ADEFA, 1989). De todas formas, el saldo del comercio exterior era fuertemente deficitario, con las ventas concentradas en el mercado regional y siendo las terminales demandantes de divisas para la importación de piezas y conjuntos (ADEFA, 1989). Las piezas que se exportaban en general correspondían a ejes y partes de transmisión, tren trasero, motor, forja y estampado para equipamiento original (generalmente como parte del régimen de intercambio compensado); y neumáticos, camisas de cilindro, elásticos, aros y pistones, partes de frenos y rodamientos, válvulas y llantas para el mercado de reposición. Los vehículos iban sobre todo hacia países limítrofes y de la Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), por las preferencias arancelarias entre la Argentina y ese bloque (BOOZ, 1989).

Como en las décadas previas, el problema estructural de la producción argentina se mantuvo: una escala reducida, afectada por la caída en la demanda interna, una menor productividad en comparación con los países líderes, y mayores costos internos asociados a altos precios domésticos de las materias primas (a excepción del aluminio).

Hacia mediados de la década, la creciente integración del complejo con Brasil (visible en empresas como Scania, Ford y Volkswagen) llevó a los gobiernos de los presidentes Alfonsín y Sarney a firmar en 1986 en Foz de Iguazú un programa de complementación, antecedente directo del tratado de Asunción que en 1991 oficializó la creación del MERCOSUR.

LAS NUEVAS CONDICIONES CON EL MERCOSUR: EXPANSIÓN DEL MERCADO Y ACTUALIZACIÓN DE LOS LÍMITES HISTÓRICOS

Como señalamos, la salida de la crisis en los años 1980 se produjo por intermedio de la profundización de la concentración y centralización de capital: quiebras, *joint-ventures*, absorciones, y expansión del sector a otras regiones fueron las manifestaciones de este proceso. Las grandes firmas tendieron a **regionalizar** y a desarrollar modelos en diferentes países para abastecer dichas zonas; mediante fenómenos como la modularización, la globalización de proveedores y la estandarización de partes (ARZA, 2011). Esto contribuyó a reducir los costos y concentrar la cadena de suministros.

En este contexto se conformó el MERCOSUR, como parte de la estrategia de los capitales más concentrados para ampliar el mercado y recuperar rentabilidad (SARTELLI, 1999), aunque en el caso automotriz, sin modificar las condiciones productivas de fondo ni estrechando la brecha de productividad con los países donde se concentran los capitales rectores de la actividad (GUEVARA, 2010, 2013). Básicamente, la integración regional se sustentó en primer término en la industria automotriz de Brasil y en segunda instancia en la Argentina. En 1994 se firmó el protocolo de Ouro Preto, que permitió la libre circulación de partes y vehículos si se compensaban con exportaciones, para ser considerados en cada uno de los países como producción nacional (FERRANTE, 2012). En 1995, con el Protocolo 21, se liberó de aranceles el comercio de autopartes entre ambas naciones. Cabe señalar que el tratado de Ouro Preto estipulaba como objetivo para el nuevo milenio un arancel externo común, un estándar de contenido regional, eliminación de incentivos locales y libre comercio en la zona. Las pugnas entre ambos gobiernos fueron complejas, hasta que finalmente se firmó el acuerdo en junio de 2000 (CANTARELLA; KATZ; GUZMÁN, 2008).

La ampliación del mercado fue la condición para el retorno de las multinacionales que habían abandonado el país durante la etapa iniciada en 1978, y posibilitó el incremento de la producción. Como señalaba el presidente de Fiat Argentina, Vincenzo Barelli, el retorno sólo se justificaba si aparecía un incentivo mayor al del mercado interno.

A partir de estas transformaciones los indicadores físicos mejoraron, hasta alcanzar récords de producción, ventas y exportaciones hacia 2011-2012.

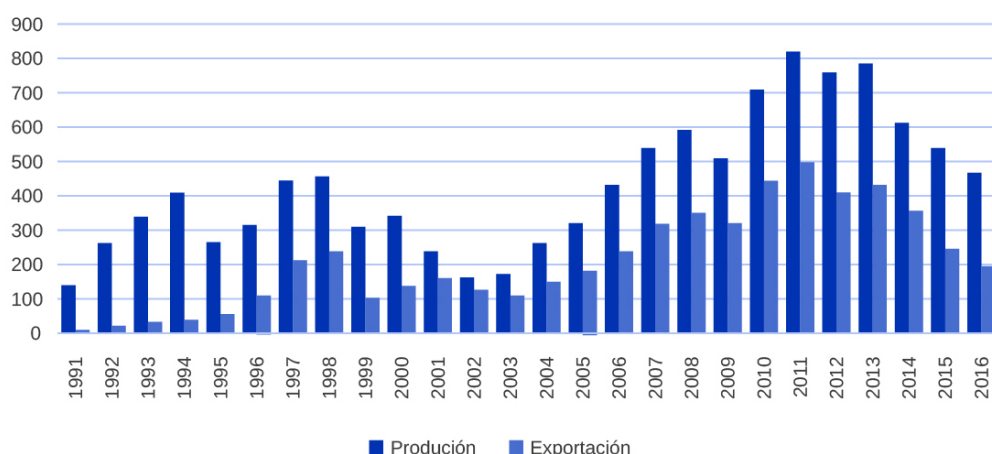


Gráfico 5 Producción y exportaciones de vehículos de la Argentina, miles de unidades, 1991-2016

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ADEFA.

Con el Mercado común, la industria automotriz argentina alcanza récords de producción y exportación históricos (Gráfico 5). En ese recorrido, se evidencian dos períodos claros de expansión: la década de 1990 (hasta el año 1998 inclusive), con el aumento de las exportaciones automotrices y de partes (CHUDNOVSKY; LÓPEZ, 2002; SALLUSTRO, 1998) y el período de posconvertibilidad hasta 2011-2012, cuando se alcanzó el récord de producción histórica, superando las 800.000 unidades, como también de exportaciones (PINAZO, 2015; SANTARCÁNGELO, 2013); recuperación basada en gran medida en la devaluación de 2002, la caída del salario y del costo laboral; y en subsidios y transferencias diversas que permitieron ampliar la capacidad productiva en momentos de expansión o sostener la actividad en situaciones de crisis, como ocurrió con los créditos a la General Motors con fondos de la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES) en 2009 (BIL, 2016). La productividad física de las terminales radicadas en el país se incrementó un 60% entre 1997 y 2014. En este contexto ingresaron otras firmas, como las japonesas; al punto de operar once terminales para un mercado exiguo en términos internacionales.

Durante la última década, el incremento de la producción fue drenado por las exportaciones. En efecto, de 2007 a 2016 en promedio las ventas de vehículos nacionales se ubicaron en torno a las 281 mil unidades anuales sobre una producción de casi 639 mil. Es decir, más de un 50% de la producción se exportó. A partir de 2000, el saldo de la exportación fue superavitario, con algunos pocos años de excepción. Cabe aclarar que esto se explica por el incremento en la exportación de camiones (Gráfico 6).

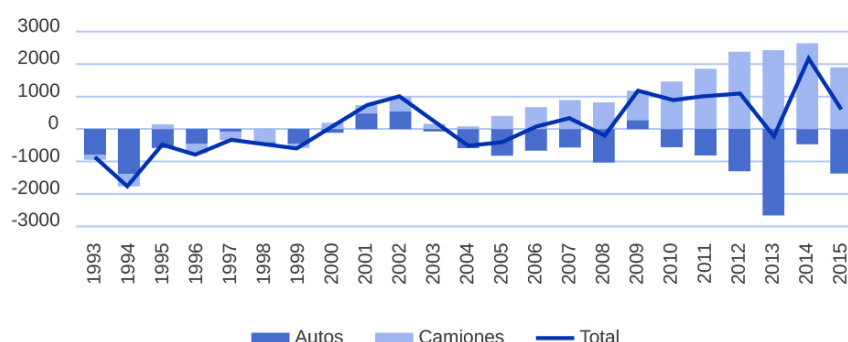


Gráfico 6 Saldo de exportación automotriz argentina, en millones de dólares de 2009, 1993-2015

Fuente: Elaboración propia en base a UNComtrade (ONU, Varios años).

La tendencia parecería indicar un cambio en relación con el período previo a la conformación del MERCOSUR. Algunos autores sugieren inclusive que esta posible diversificación de los destinos de los vehículos argentinos podría estar indicando cambios en los comportamientos de las terminales o hasta una mejora en la productividad y en la competitividad del sector (PINAZO; CÓRDOBA; DINERSTEIN, 2017). No obstante, cuando nos adentramos en el detalle fino, lo que se observa es que aproximadamente las tres cuartas partes de ese flujo corresponden a compras de Brasil. Fuera de ese destino, un 7,4% se envió a México; aunque no de forma constante. Si bien el país vecino recibe anualmente la misma proporción de envíos desde la Argentina, las exportaciones de vehículos a México se concentraron entre 2005 y 2008. Detrás se ubicaron la Comunidad Europea, Chile y Uruguay.

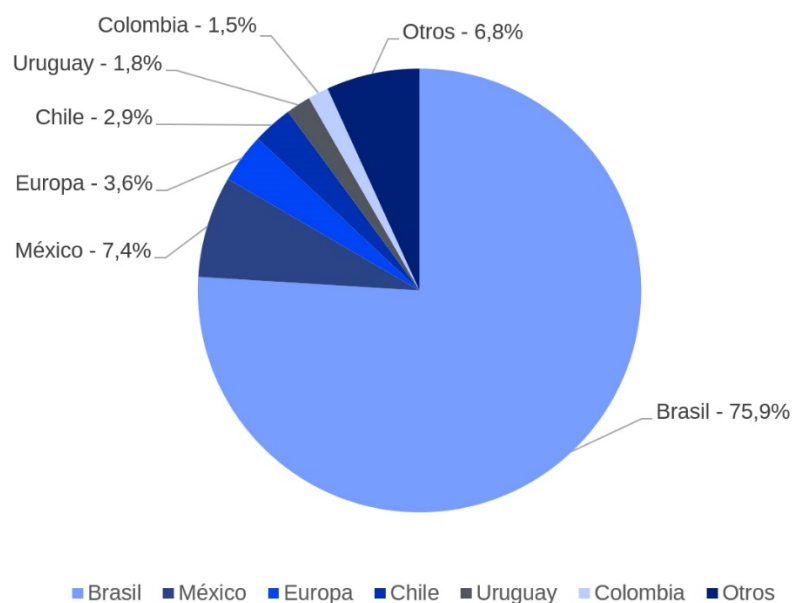


Gráfico 7 Destinos de exportación de vehículos de la Argentina, en porcentaje de unidades acumuladas, 2005-2016

Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA.

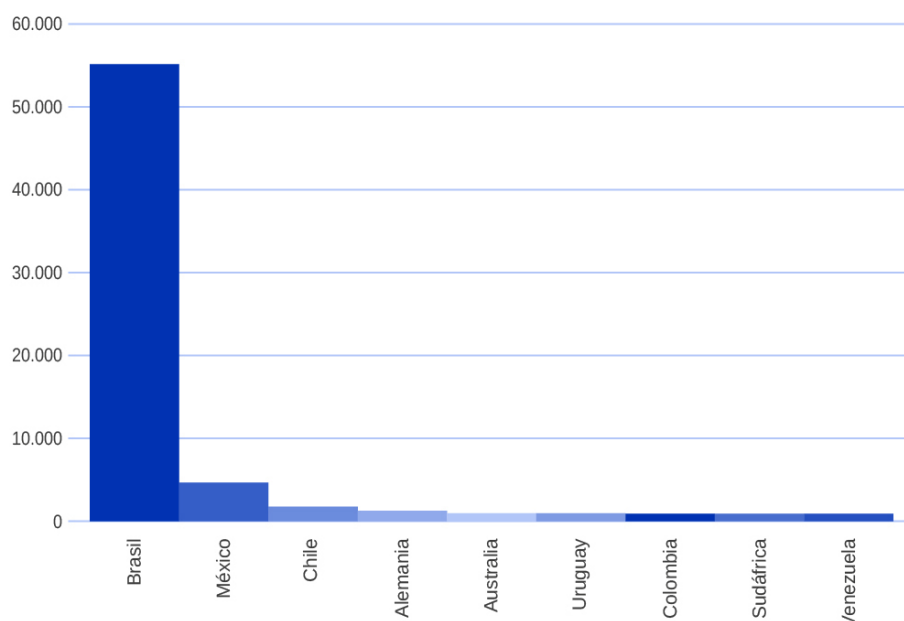


Gráfico 8 Destinos de exportación de vehículos de Argentina, en millones de dólares de 2009, acumulado 1993-2015

Fuente: Elaboración propia en base a UNComtrade (ONU, Varios años).

Es decir: lo que parece ocurrir desde los 1990 es el incremento del volumen fabricado como parte de la integración regional. Brasil es el destino mayoritario de lo producido en el país, y el resto de los mercados solo es una porción menor. Si bien la Argentina logró incrementar su exportación, se mantiene en un lugar marginal en términos internacionales (Gráfico 7). Analicemos entonces el peso del país en las exportaciones mundiales y la inserción en mercados seleccionados, como forma de mensurar la inserción exportadora del complejo (Gráfico 8).

EL PESO DE LA ARGENTINA EN EL MERCADO MUNDIAL DE VEHÍCULOS

A pesar del incremento de las exportaciones, el peso de la automotriz argentina en el mercado mundial de vehículos continúa siendo reducido: un 0,6% del valor del comercio internacional, con picos del 1% entre 2010 y 2012. Esta participación se explica básicamente por la exportación de camiones, que representó en los últimos años un promedio del 3,3% del valor mundial

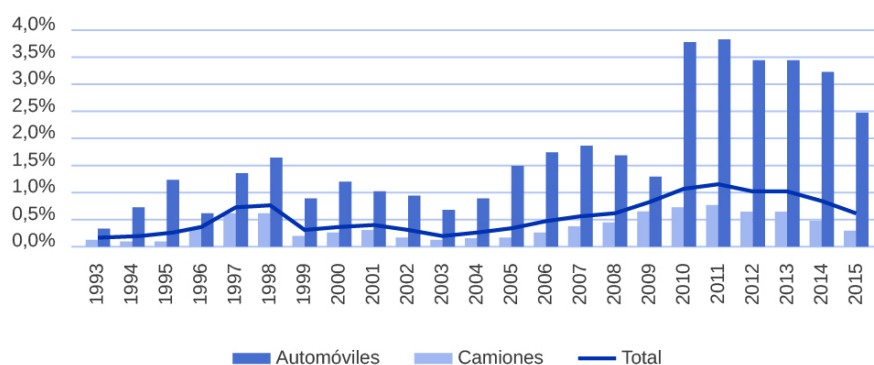


Gráfico 9 Peso de la exportación de automóviles y camiones desde la Argentina en el mercado mundial, 1993-2015

Fuente: Elaboración propia en base a UNComtrade (ONU, varios años).

Como mencionábamos, Brasil explica la gran parte de ese flujo. Si desapareciera el mercado brasileño del comercio internacional, el peso de la Argentina se reduciría en tres veces (al 0,18%). Aun así, el saldo del complejo con Brasil es deficitario: si bien la Argentina mantiene desde 2009 un superávit anual promedio de 1.100 millones de dólares en la industria terminal, en autopartes el déficit para la balanza del país es el doble (ANFAVEA, 2017). Cabe señalar que Brasil, a pesar de ser señalado como un ejemplo a emular por buena parte de la burguesía y de la opinión pública argentina, tiene un complejo automotor que es gran consumidor de divisas: según la propia cámara de fabricantes, de 2009 a 2015 el déficit anual en la industria terminal es de 3.900 millones de dólares, rojo que se incrementa a 9.800 millones anuales si se agrega a la cuenta la industria de (Gráfico 9).

En el nivel de bloque económico, el MERCOSUR tampoco se anota como gran exportador: representa apenas un 1,5% del comercio mundial del sector, y en una gran proporción se trata de intercambio entre los países miembros. En este sentido, el mercado común no parece modificar la dinámica competitiva de la actividad, reproduciendo sus límites históricos en mayor escala (GUEVARA, 2010). Es decir que, más allá de las políticas en apariencia diferentes de cada país (BEKERMAN; DALMASSO, 2014), la capacidad competitiva de la automotriz en ambos es limitada.

PESO DE LA EXPORTACIÓN ARGENTINA EN MERCADOS SELECCIONADOS

Por lo expuesto, podemos afirmar que el incremento de las exportaciones automotrices argentinas es parte de un proceso más general de aumento del comercio mundial y de regionalización de los mercados que se inaugura en los años 1990. El incremento del volumen del intercambio comercial no se traduce en un

aumento del peso de la Argentina como exportador de vehículos en el nivel global, con la excepción puntual de vehículos de carga entre 2010 y 2013, aunque luego comienza a decrecer (Gráfico 10). Por añadidura, los mercados a los cuales exporta Argentina no son los más dinámicos, con la excepción parcial de Alemania.

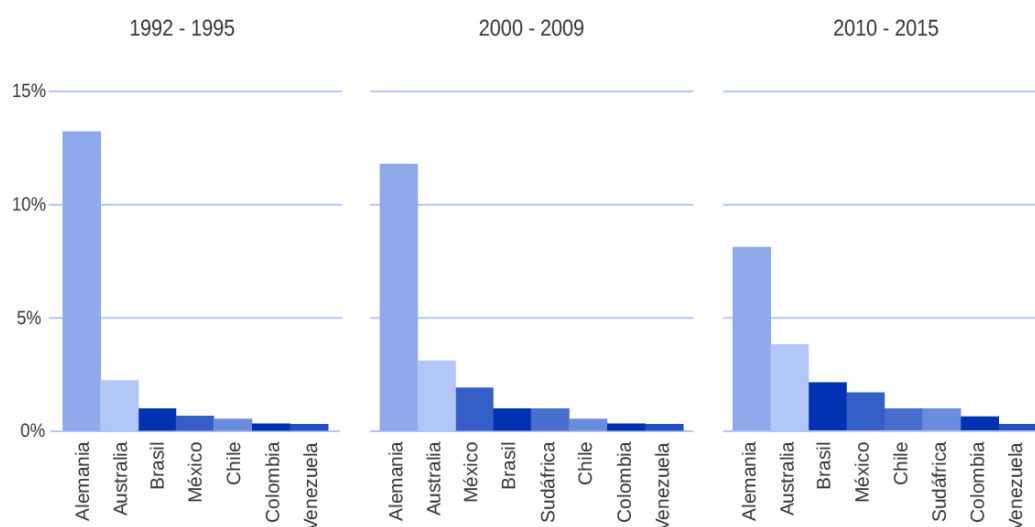


Gráfico 10 Participación de los principales mercados de la Argentina en la importación automotriz mundial, promedios por etapas 1992-2015

Fuente: Elaboración propia en base a UNComtrade (ONU, varios años).

Agregados, los principales receptores de los vehículos argentinos no alcanzan a significar el 15% del comercio mundial. Esto no significa que la exportación argentina acapare esos mercados en su totalidad. Para evaluar con mayor profundidad este fenómeno, proponemos analizar someramente, en el nivel cuantitativo, alguno de estos mercados puntuales. Escogimos en esta ocasión los casos de las plazas más importantes para la automotriz argentina: el mexicano y el chileno; y asimismo el mercado alemán de camiones. Con ello, nos aproximaremos a la performance exportadora de la automotriz argentina en algunos casos concretos (ejercicio que puede replicarse con el resto de las plazas).

EL PESO DE LAS IMPORTACIONES AUTOMOTRICES ARGENTINAS EN MÉXICO

México representa el segundo mercado para los vehículos argentinos, como mencionamos con un 7,4% de las unidades enviadas de 2005 a 2016 (aproximadamente un 6% en valor). En el nivel mundial no es un importador destacado: importó durante la década de 1990 el 0,6% de lo comercializado; mientras que desde 2000 a 2015 las compras mexicanas representaron el 1,5%.

Es decir, un comprador menor en relación con los grandes importadores mundiales: EEUU con más de un quinto de las compras globales, Reino Unido y Alemania con 7% cada uno, Canadá con 5% y China que en los últimos años supera también el 5%. Si bien para la Argentina es el segundo destino de sus exportaciones, esa plaza está disputada por otros fabricantes más eficientes (Gráfico 11).

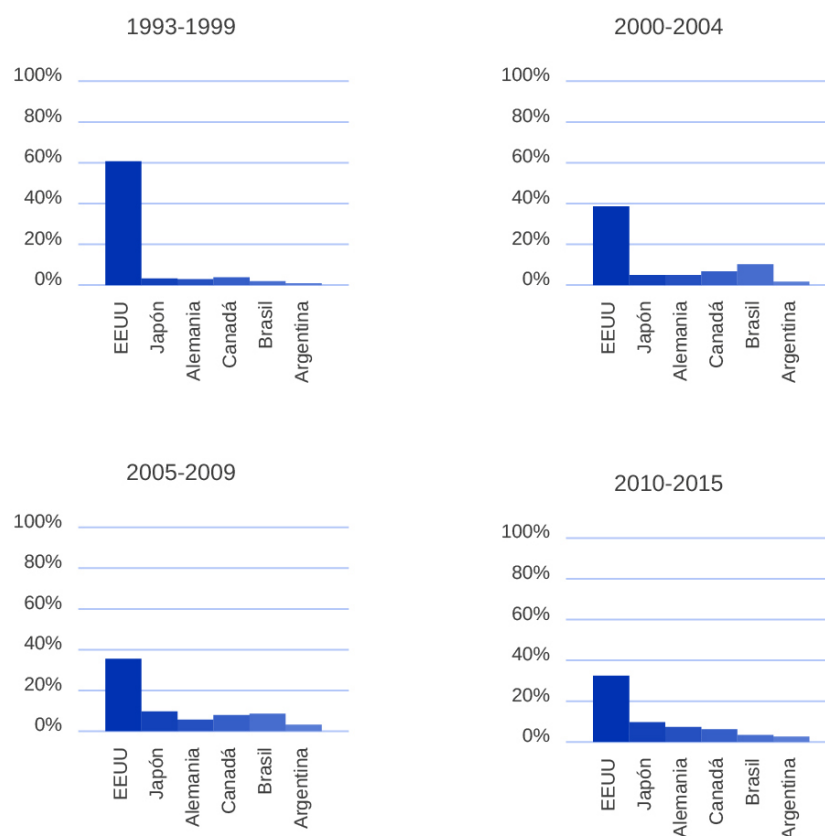


Gráfico 11 Principales proveedores automotrices de México, en porcentaje de valor comercializado por período, 1993-2015

Fuente: Elaboración propia en base a UNComtrade (ONU, varios años).

Dada la integración regional, se comprende que los países del **Tratado de Libre Comercio Norteamericano** (NAFTA) tengan una participación destacable en México. Desde el inicio del nuevo milenio, EEUU mantiene más de un 40% de las importaciones mexicanas. La progresiva disminución de su participación se explica por el crecimiento de las exportaciones japonesas, que en el último quinquenio significaron el 13%. Brasil, que había iniciado la década como un proveedor de cierto peso (casi el 13%), en los últimos años cayó a apenas un 5,3%. Por su parte, la Argentina en su momento de mayor penetración alcanzó el 4,3% del volumen importado por México, aunque en los últimos años esa participación cayó a la mitad. Es decir, un proveedor de segundo orden.

EL PESO DE LAS IMPORTACIONES AUTOMOTRICES ARGENTINAS EN CHILE

Chile es el tercer destino de la exportación automotriz argentina, con 2,7% del valor exportado y un 2,9% de las unidades despachadas en promedio durante la última década. Al igual que México, es un mercado pequeño en términos internacionales: importó entre 0,4 y 0,8% de los vehículos que se comercializaron en el nivel mundial en los últimos 15 años.



Gráfico 12 Principales proveedores automotrices de Chile, en porcentaje del valor comercializado por período, 1993-2015

Fuente: Elaboración propia en base a datos de UNComtrade (ONU, varios años).

El Gráfico 12 indica que el mercado chileno está provisto desde la década de los 1990 en su mayor parte por fabricantes asiáticos. Corea, Japón, China y Tailandia abastecieron en los últimos años más de la mitad de las compras chilenas de vehículos. EEUU sigue detrás con un 16%. México abastece el 7% y Alemania el 6%. Los socios del MERCOSUR fueron perdiendo participación de manera progresiva: hasta 2004, Brasil representaba 13,6% de las importaciones de Chile, mientras que la Argentina un 5,4%. En el último quinquenio, la participación de estos se redujo al 4,1% y 2,1%, respectivamente.

En sus mercados principales, la Argentina no tiene una posición dominante, e incluso en los últimos años (que coinciden con los momentos récords de producción y exportaciones en el nivel interno), perdió lugares en relación con otros competidores. Veamos, por último, las exportaciones de vehículos de carga al mercado alemán.

EL PESO DE LAS IMPORTACIONES DE CAMIONES ARGENTINOS EN ALEMANIA

Alemania es en la actualidad el sexto importador mundial de camiones, con un 4,7% del valor global de compras, por detrás de EEUU (15%), Canadá (10,6%), Reino Unido (5,3%), Australia (5,2%) y Francia (4,8%). El mercado germano representa en monto de lo comercializado, para la Argentina, el cuarto destino de sus exportaciones con un 2% de participación; aunque en camiones es el tercer destino con un 5,4% del valor despachado. Los envíos de camiones a Alemania alcanzaron un récord en 2011 con 553 millones de dólares, aunque en los últimos años la cifra cayó a una tercera parte. En el Gráfico 13 se muestra la participación argentina en dicho mercado.

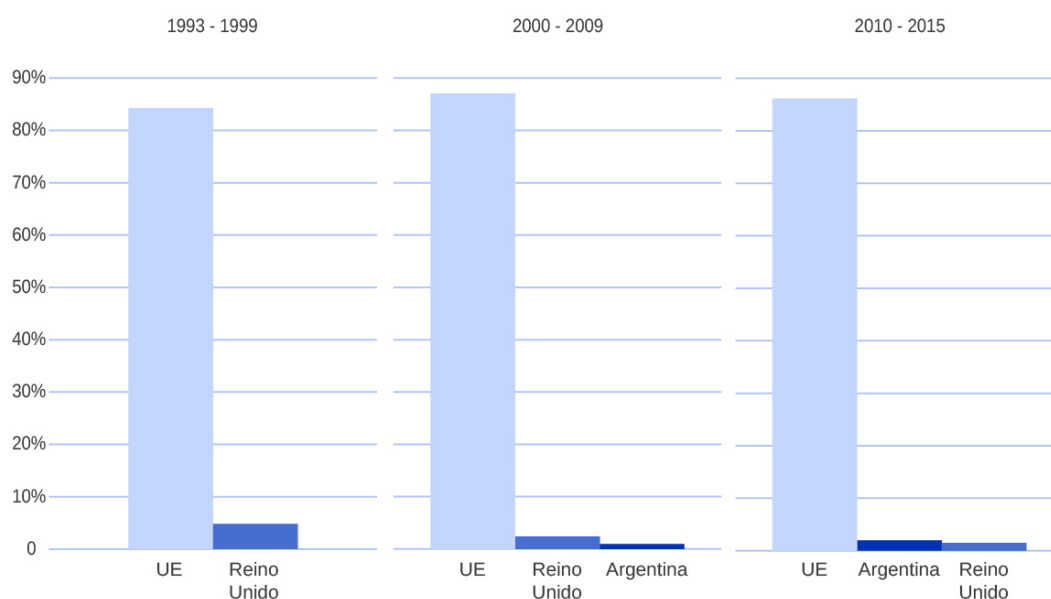


Gráfico 13 Principales proveedores de camiones de Alemania, en porcentaje del valor comercializado por período, 1993-2015

Fuente: Elaboración propia en base a UNComtrade (ONU, varios años).

Nota: Dentro de la Unión Europea, los principales proveedores son Italia (en 2010-15 un 18,3%), Francia (17,3%), Países Bajos (12,7%), España (12,2%), Austria (10,4%), Bélgica (5,7%) y Eslovenia (4,3%).

La Argentina alcanza en el mercado de camiones alemán, durante los últimos años, una participación no despreciable, del 3,9% en el período 2010-2015. En 2011, entregó el 8,7% de los camiones que incorporaron los germanos del exterior. No

obstante, la participación desciende desde aquel año, representando 3,4% en 2015. La crisis del sector en el país desde 2013 puede entenderse como uno de los motivos de la imposibilidad de sostener los números de 2011.

ALGUNAS EXPLICACIONES DEL COMPORTAMIENTO EXPORTADOR DE LA AUTOMOTRIZ ARGENTINA

Hemos repasado en grandes rasgos el movimiento de la exportación argentina de vehículos, lo que nos permite extraer unos primeros resultados y líneas de explicación a su comportamiento particular.

En primer lugar, a pesar de lo que sostiene el sentido común, observamos que en términos históricos la exportación no fue una vía bloqueada de antemano. Por el contrario, desde mediados de los 1960 la necesidad de expandir el mercado ante una capacidad productiva imposible de ser absorbida por la plaza doméstica, llevó a los industriales a reclamar medidas de fomento y al gobierno a buscar una forma de drenar existencias hacia el exterior también para disminuir el déficit de divisas. Como consecuencia, desde los 1970 la Argentina tuvo como destino de parte de su producción mercados regionales u otros de segundo orden, en particular gracias a tratados bilaterales entre gobiernos (como los firmados con Cuba, Paraguay etc.). Algo similar sucedió con autopartes. Eso no significa que el complejo se constituyera como exportador neto. Por el contrario, el déficit de la balanza comercial de la actividad no pudo ser resuelto en aquel período.

Los cambios del mercado mundial automotor que se produjeron desde los 1980, derivaron en la regionalización de la actividad, y condujeron entre otras cosas al establecimiento del MERCOSUR. Desde ese momento, la automotriz argentina incrementó sus exportaciones, al punto de representar durante los últimos años más de la mitad del destino de la producción local. En apariencia, esto podría indicar una mejora de la competitividad de esta industria, aunque al observar en detalle los destinos y los guarismos se evidencia que no hay un cambio estructural en este sentido. Como vimos, en el nivel mundial es un participante menor. Aunque en el lapso 2010-2014 había reducido la brecha de exportación a Brasil en unidades, con la crisis de la actividad los envíos volvieron a caer (en parte por la caída de la demanda de autos argentinos desde el país vecino a menos de la mitad). Aun como bloque, el MERCOSUR exporta poco menos del 2%. Para la Argentina, de las exportaciones totales de la industria terminal, un 80% en valor se dirige a Brasil. Es decir, lo tienen como principal y casi exclusivo destinatario, merced a su cercanía y al acuerdo comercial que los une. Además, muchos de los automóviles se producen con partes

provenientes de Brasil, lo cual se expresa en una balanza comercial entre ambos países, para el sector autopartista, que acumuló entre 2010 y 2015 14.000 millones de dólares de déficit para la Argentina. Por fuera de Sudamérica, la producción nacional tiene escasa inserción. Aunque existen envíos a países de la Unión Europea y de África, poco más del 5% se destina a otros destinos que aparecen con alguna participación, como México o Alemania, y tienen comportamientos erráticos. Por ejemplo, las exportaciones argentinas a México se concentraron entre 2002 y 2008; a Alemania, en el año 1994 y entre 2010 y 2012. Lo mismo ocurre con otros destinos, que incluso pueden subir su participación en el total exportado por el país no por una mejora en esas plazas sino por la caída momentánea de otras. O sea, no logra hacer pie de manera sostenida. En ese sentido, la situación no se ha modificado sustancialmente respecto de las primeras exportaciones de vehículos. Consideramos que el problema se ubica en los costos internos, dado que la diferencia en la escala de producción y en la productividad del trabajo con los países líderes se mantuvieron. La Argentina produce solo el 0,6% de los vehículos en el nivel mundial. Brasil, que en 2009 llegó a fabricar el 5,2% de los vehículos, en 2016 disminuyó su participación a la mitad. Para la Argentina, es aproximadamente la misma proporción con la que contaba en la década de 1960; o de 1990. Con un mercado interno e incluso regional acotado, la escala local no puede alcanzar la magnitud de los fabricantes líderes, que son los que imponen la productividad media del trabajo. En este aspecto, mientras que en 2010-2015 se fabricaron en promedio anual 21,8 vehículos por obrero en el país y en Brasil 4 más; en Japón y en los EEUU el promedio superó las 60 unidades (BIL, 2016).

ALGUNAS REFLEXIONES FINALES

En este trabajo, repasamos a grandes rasgos la performance exportadora de la industria automotriz argentina en el nivel histórico y en el período **contemporáneo** de la actividad, a partir de la estructuración del MERCOSUR. Con el documento, además de reconstruir los datos gruesos de exportación de vehículos y la relación con Brasil, buscamos poner en cuestión dos ideas comunes en los estudios sobre la actividad: por un lado, la imposibilidad de exportar (por decisión de las multinacionales); y por el otro, la noción de que en los últimos años los cambios productivos generaron dinámicas que habrían impulsado la inserción de los vehículos argentinos en otras partes del mundo.

En la primera parte del trabajo, pudimos observar cómo la salida exportadora fue una necesidad planteada a las terminales que operaban en el mercado interno a mediados de los años 1960, cuando la expansión de la capacidad productiva resultado

de la competencia interna excedió la posibilidad de absorción doméstica. Los industriales automotrices reclamaron entonces medidas de fomento a la exportación; al igual que hicieron los autopartistas, buscando que las terminales aumentaran su producción y con ello el mercado para los proveedores. Los sucesivos gobiernos también persiguieron asegurar exportaciones, con fomento de orden fiscal o bien con acuerdos con otros países, en la búsqueda no solo de colaborar en la colocación de existencias de las automotrices sino con el afán de obtener divisas. Hacia 1970, la automotriz argentina exportaba a varios países de sud y centro América. Pero esos mercados eran su límite. Aun en ellos, se manifestaban las dificultades de la industria local. En primer término, su carácter tardío. Es decir, la existencia de otros competidores más eficientes con varias décadas de dominio del mercado mundial. Luego, los inconvenientes de su estructura productiva: una menor productividad y escala, determinada en gran medida por el acotado tamaño de su mercado interno. Esto implicaba que los costos de los capitales que operaban en la Argentina fueran mayores que incluso los de sus competidores regionales, como Brasil. Estos mayores costos no podían ser compensados, al menos hasta 1976, mediante una baja considerable en el valor de la fuerza de trabajo. Y aun cuando la dictadura impuso el incremento de los ritmos de trabajo y aceleró la caída del salario real, la industria automotriz argentina mantuvo un mayor costo laboral que la de Brasil o la de México.

Como vimos en la evolución posterior, la constitución del MERCOSUR generó el retorno de las grandes multinacionales al país, el aumento de la producción y de las exportaciones automotrices. No obstante, el grueso de esos envíos se canalizó entre los socios del bloque, en particular con Brasil. La penetración en otros mercados fue menor. Si bien en el largo período que se inició en 1991 se enviaron vehículos a países fuera de Sudamérica (México, Francia, Alemania, Australia) este fenómeno fue o bien acotado en el tiempo, o bien en una magnitud reducida. Es decir, la Argentina no se insertó como proveedor de peso en esos países, y ni siquiera en los más cercanos, como observamos en el caso de Chile. En ese punto, el rol de la Argentina como productor y proveedor automotriz en el mercado mundial continuó rezagado, manteniendo guarismos muy similares a los de décadas previas. Como observaba Guevara el MERCOSUR, más allá de una modernización parcial de plantas y modelos, no cambió la estructura general de la actividad. La brecha con los líderes en los costos de producción y en la productividad del trabajo se mantiene. Entendemos que estas características son expresión del carácter pequeño del capitalismo argentino; o sea, un espacio de acumulación reducido, que limita la posibilidad de alcanzar la productividad media, con dificultades en el nivel logístico general, y que no cuenta con otras fuentes de compensación que permitan competir

con los más eficientes, incluso en mercados de la región. Será tema de próximos trabajos avanzar con estas determinaciones particulares.

REFERENCIAS

- ADEFA ha expresado su apoyo al gobierno. Buenos Aires: El Cronista Comercial, 1966.
- ADEFA. **Anuario de la industria automotriz argentina**. Buenos Aires: [s. n.], [198-?].
- ADEFA. **Informe de la industria automotriz argentina**. Buenos Aires: [s. n.], 1989.
- ANFAVEA. **Anuário da indústria automobilística brasileira**. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2017.
- ARZA, V. El MERCOSUR como plataforma de exportación para la industria automotriz. **Revista de la CEPAL**, Santiago do Chile, n. 103, p. 139-164, abr. 2011.
- AUTOS para Latinoamérica. **Mercado**, [s. l.], v. 13, n. 659, p. 25-26, jun. 1982.
- AZPIAZU, D.; KOSACOFF, B. Exportaciones e industrialización en la Argentina, 1973-1986. **Revista de la CEPAL**, Santiago do Chile, n. 36, p. 59-80, dic. 1988.
- BARANSON, J. **La industria automotriz en los países en desarrollo**. Madrid: Tecnos, 1971.
- BEKERMAN, M.; DALMASSO, G. Políticas productivas y competitividad industrial: el caso de Argentina y Brasil. **Revista de economía política**, São Paulo, v. 34, n. 1, p. 158-180, jan./mar. 2014.
- BELINI, C. Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958. **Revista de Historia Industrial**, [s. l.], v. 15, n. 31, p. 109-135, 2006. Disponible en: <http://revistes.ub.edu/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/19663/21996>. Acceso en: 20 out. 2019.
- BIL, D. A. Crisis y perspectiva de la industria automotriz argentina. **Sociohistórica**, La Plata, n. 38, p. 1-21, 2016.
- BIL, D. A. El análisis de las exportaciones de maquinaria agrícola argentina como expresión de su competitividad, 1960-1976. **Revista Galega de Economía**, Santiago de Compostela, v. 22, n. 2, p. 193-218, dic. 2013.
- BIL, D. A. Las transformaciones del complejo automotriz argentino durante la década de 1980: ¿“Revanca” del capital nacional o eslabón de la crisis mundial? In: JORNADAS URUGUAYAS DE HISTORIA ECONÓMICA, 6., 2015, Montevideo. **Annals [...]**. Montevideo: AUDHE, 2015. p. 1-29.
- BISANG, R. Transformación productiva y competitividad internacional. El caso de las exportaciones siderúrgicas argentinas. **Pensamiento iberoamericano**, [s. l.], n. 17, p. 261-287, 1990.
- BISANG, R.; KOSACOFF, B. **Tres etapas en la búsqueda de una especialización sustentable**: exportaciones industriales argentinas (1974-1993). Buenos Aires: CEPAL, 1995.
- BOLETÍN SEMANAL DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA. [Buenos Aires], 1974.
- BOOZ, A. H. **Industria automotriz argentina, estudio de competitividad**. Buenos Aires, [s. n.], 1989.
- CANTARELLA, J.; KATZ, L.; GUZMÁN, G. DE. **La industria automotriz argentina**: limitantes a la integración local de autocomponentes. Buenos Aires: Laboratorio de Investigación sobre Tecnología, Trabajo, Empresa y Competitividad, 2008.

CARDOZO DE LOS SANTOS, J. **Phases in the development of the automotive industry in Argentina**. 1988. Tesis (Master of Science) – University of Sussex, Brighton, 1988.

CHUDNOVSKY, D.; LÓPEZ, A. Estrategias de las empresas transnacionales en la Argentina de los años 1990. **Revista de la CEPAL**, [s. l.], n. 76, p. 161-177, abr. 2002. Disponible en: http://comerint2.tripod.com/Chudnovsky_Lopez.pdf. Acceso en: 20 abr. 2019.

CITROEN. Memoria y balance general correspondiente al 8º ejercicio económico cerrado el 31 de diciembre de 1964. **Boletín de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires**, [Buenos Aires], n. 3137, jun. 1965.

DZIECIELEWSKI, G. **Export prospects for some sectors of the argentine industry: agricultural machinery**. New York: United Nations Industrial Development Organization, 1973.

FERRANTE, L. E. **El futuro de la industria automotriz argentina**. 2012. Trabajo (Graduación del MBA) – Universidad de San Andrés, Victoria, 2012. Disponible en: <http://repositorio.udes.edu.ar/jspui/bitstream/10908/678/1/%5BP%5D%5BW%5D%20MBA%20Leandro%20Emmanuel%20Ferrante.pdf>. Acceso en: 10 mayo 2019.

FITZSIMONS, A. Notas sobre la valorización de los capitales extranjeros automotrices en Argentina (1959-63). In: JORNADAS DE ECONOMÍA CRÍTICA, 7., 2014, La plata. **Anales [...]**, La Plata: Sociedad de Economía Crítica, 2014. p. 1-30.

GARCÍA GARNICA, A. Trayectorias de coordinación entre Volkswagen y sus proveedores: las plantas de Brasil, Argentina y México. **Análisis económico**, México, v. 23, n. 53, p. 173-200, 2008.

GUEVARA, S. La lucha de clases en la industria automotriz del Mercosur y la reproducción de la acumulación de capital regional. **Razón y Revolución**, [s. l.], n. 23, p. 141-155, 2013. Disponible en: <https://cicpint.org/wp-content/uploads/2017/03/2012-Guevara-Lucha-de-clases-en-la-industria-automotriz-Mercosur-y-reproducci%C3%B3n-de-la-acumulaci%C3%B3n.pdf>. Acceso en: 25 out. 2019.

GUEVARA, S. **Los trabajadores y el MERCOSUR: Integración productiva, relaciones laborales y acumulación de capital: el caso de la industria automotriz (1991-2008)**. 2010. Tesis (Doctorado en Ciencias Sociales) – Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2010.

HARARI, I. **A media máquina: procesos de trabajo, lucha de clases y competitividad en la industria automotriz argentina (1952-1976)**. Buenos Aires: Ediciones ryr, 2015.

HARARI, I. Crónica de una privatización anunciada: alcances y límites de la producción automotriz bajo el peronismo. **Anuario CEICS**, Buenos Aires, n. 1, p. 47-70, 2007.

HARARI, I. El fracaso de las tentativas exportadoras en la industria automotriz argentina entre 1960 y 1976. **Regional and Sectoral Economic Studies**, [s. l.], v. 14, n. 2, p. 177-192, 2014.

IKA. **Memoria y balance general, correspondientes al ejercicio vencido el 30 de junio de 1963**. Córdoba: Industrias Kaiser Argentina S. A., 1963.

INFORMACIÓN ECONÓMICA DE LA ARGENTINA. Argentina: Ministerio de Hacienda y Finanzas, n. 53, sept. 1972a. Disponible en: <http://cdi.mecon.gob.ar/greenstone/collect/informac/index/assoc/HASH0171.dir/doc.pdf>. Acceso en: 22 dec. 2019.

INFORMACIÓN ECONÓMICA DE LA ARGENTINA. Argentina: Ministerio de Hacienda y Finanzas, n. 54, oct. 1972b. Disponible en: <http://cdi.mecon.gob.ar/greenstone/collect/informac/index/assoc/HASH011d/731a7e69.dir/doc.pdf>. Acceso en: 22 dec. 2019.

JENKINS, R. Internationalization of capital and the semi-industrialized countries: the case of the motor industry. **Review of Radical Political Economics**, [s. l.], v. 17, n. 1-2, p. 59-81, 1985.

KATZ, J.; ABLIN, E. Tecnología y exportaciones industriales: un análisis microeconómico de la experiencia argentina reciente. **Desarrollo Económico**, [s. l.], v. 17, n. 65, p. 89-132, abr./jun. 1977.

KOSACOFF, B.; TODESCA, J.; VISPO, A. **La transformación de la industria automotriz argentina**: su integración con Brasil. Buenos Aires: CEPAL, 1991.

MORELES DE MAREGA, H. **Exportaciones no tradicionales**: aspectos de su financiamiento en el período 1962-1974. Mar del Plata: Asociación Argentina de Economía Política, 1975.

NOFAL, M. B. **Absentee entrepreneurship and the dynamics of the motor vehicle industry in Argentina**. New York: Praeger, 1989.

NOTICIAS breves del mundo automotor. **Industria Automotriz**, [s. l.], v. 2, n. 7-9, p. 62, 1958.

PEREIRA, J. Declaraciones del presidente de IKA. **Industria Automotriz**, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 38, enero. 1957.

PINAZO, G. **El desarrollismo argentino**. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento, 2015.

PINAZO, G.; CÓRDOBA, F.; DINERSTEIN, N. Un aporte a la discusión sobre la productividad laboral en la industria argentina. **Cuadernos de Economía Crítica**, [s. l.], v. 3, n. 6, p. 101-125, 2017.

SALLUSTRO, M. **Apuntes sobre industria y comercio exterior argentino (1974-1997)**. Buenos Aires: CEPAL, 1998.

SANTARCÁNGELO, J. Dinámica productiva y generación de empleo en el sector automotriz. Argentina durante la Postconvertibilidad. **Ensayos de Economía**, [Colombia], n. 42, p. 133-155, 2013. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/77268267.pdf>. Acceso en: 23 abr. 2019.

SARTELLI, E. ¿Sobre ruedas? Los trabajadores, el MERCOSUR y la industria automotriz. **Américas**, [s. l.], n. 5, p. 1-13, nov./dic. 1999. Disponible en: <http://repositorio.filo.uba.ar/xmlui/bitstream/handle/filodigital/4475/sobreruedas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acceso en: 23 abr. 2019.

SCHVARZER, J. **La industria que supimos conseguir**. Buenos Aires: Planeta, 1996.

SOURROUILLE, J. V. **Trasnacionales en América Latina**: el complejo automotor en Argentina. México: Nueva Imagen, 1980.

TARDITI, R. **La crisis mundial de los '70 y los '80 observada a partir de la evolución de la producción automotriz**. Buenos Aires: PIMSA, 1998.

TEITEL, S.; THOUMI, F. From import substitution to exports: the manufacturing exports experience of Argentina and Brazil. **Economic Development and Cultural Change**, [s. l.], v. 34, n. 3, p. 455-492, abr. 1986.

YOGUEL, G.; BOSCHERINI, F. **La capacidad innovativa y el fortalecimiento de la competitividad de las firmas**: el caso de las pymes exportadoras argentinas. Buenos Aires: CEPAL, 1996.

ZINN, R. Automóviles: un esperado repunte de la demanda. **Mercado**, [s. l.], v. 15, n. 739, p. 160-165, 22 dic. 1983.